

**UNIVERSIDADE PRESIDENTE ANTÔNIO CARLOS
FACULDADE REGIONAL DE CIÊNCIAS
EXATAS E SOCIAIS
CURSO DE PSICOLOGIA**



ALINNE ANDRADE DA FONSECA

EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO E PSICOLOGIA

BARBACENA

2013

ALINNE ANDRADE DA FONSECA

EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO E PSICOLOGIA

Monografia apresentada ao curso de Psicologia da Universidade Presidente Antônio Carlos – UNIPAC, como requisito parcial para obtenção de título de Bacharel em Psicologia.

Orientadora: Prof. Me. Maria Margarete Pinto Chaves.

BARBACENA

2013

Alinne Andrade da Fonseca

EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO E PSICOLOGIA

Dissertação apresentada à Universidade Presidente Antônio Carlos – UNIPAC, como requisito parcial para a obtenção de Bacharel em Psicologia.

Aprovada em 28/11/2013.

BANCA EXAMINADORA

Prof. Me. Maria Margarete Pinto Chaves
Universidade Presidente Antônio Carlos - UNIPAC

Prof. Me. Heloisa Gonçalves Nézio Brunelli
Universidade Presidente Antônio Carlos - UNIPAC

Prof. Esp. Patrícia Dias de Castro
Universidade Presidente Antônio Carlos - UNIPAC

Dedico ao meu pai, pelo seu amor e apoio
sempre presente.

AGRADECIMENTO

Agradeço a minha família e amigos que contribuíram para a realização desse sonho.

À professora e orientadora Maria Margarete Pinto Chaves pela dedicada orientação, paciência e cumplicidade.

Às professoras Heloisa Gonçalves Nézio Brunelli e Patrícia Dias de Castro, componentes da banca examinadora, por terem aceito prontamente meu convite.

“As realizações dos homens tornam-se mais notáveis quando se leva em consideração as limitações sob as quais trabalham”.

Autor desconhecido.

Resumo

Este trabalho tem como objetivo apresentar a importância da educação para o trânsito, bem como descrever o papel do psicólogo neste tema que ressalta o comportamento humano resultante dos altos índices de acidentes de trânsito. Ressalta-se a relevância da Psicologia Social para a transformação do comportamento social do brasileiro no trânsito, uma vez que seu enfoque é estudar a relação essencial entre o indivíduo e a sociedade, avaliando os costumes, valores e organização necessários à continuidade da comunidade. Questiona-se também como a educação pode participar nos anseios da população, cuja qualidade de vida está ameaçada pela insuficiência das políticas públicas quanto à mobilidade, acessibilidade e planejamento urbanos. Por conseguinte, a metodologia empregada neste trabalho é a pesquisa bibliográfica realizada sobre diversas obras literárias de renomados autores que versam sobre as ações educativas capazes de transformar um cidadão estruturado em princípios e, assim, determinar as condições históricas do grupo social como um todo, no intuito de reduzir as mortes e as consequências de acidentes de trânsito, considerado como problema de saúde pública.

Palavras-chave: Trânsito. Educação. Psicologia Social.

Abstract

This work aims to show the importance of traffic education, as well as describe the role of the psychologist in this theme that emphasizes human behavior resulting from high rates of traffic accidents. We emphasize the relevance of social psychology to the transformation of the Brazilian social behavior in traffic, since its focus is to study the essential relationship between the individual and society , assessing the customs , values, and organization necessary to the continuity of the community. Is also questioned how education can participate in the concerns of the population , whose quality of life is threatened by the failure of public policies concerning mobility , accessibility and urban planning . Therefore, the methodology used in this work is the literature search conducted on various literary works of renowned authors which focus on educational activities that transform a citizen structured principles and thus determine the historical conditions of the social group as a whole, in order to reduce deaths and consequences of traffic accidents, considered as a public health problem.

Keywords: Traffic. Education.Social Psychology.

Lista de Siglas e Abreviaturas

CFP - Conselho Federal de Psicologia

CTB – Código de Trânsito Brasileiro

CONTRAN (Conselho Nacional de Trânsito)

CNH - Carteira Nacional de Habilitação

CRUB - Conselho de Reitores das Universidades Brasileiras

DNER - Departamento Nacional de Estrada e Rodagem

DETRAN - Departamento de Trânsito

IPEA - Instituto de Pesquisa Econômica e Aplicada

MEC - Ministério da Educação e do Desporto

OMS - Organização Mundial de Saúde

PLANMOB - Plano de Mobilidade Urbana

Sumário

1	Introdução	10
2	Uma breve definição de trânsito	13
2.1	Leis de trânsito	18
2.2	Educação	23
2.3	Educação para o trânsito	26
2.4	Psicologia e o trânsito	30
2.5	Psicologia social e o trânsito	32
3	Considerações finais	38
4	Referências bibliográficas	40

Introdução

Com o advento da indústria automobilística brasileira ocorrida nos anos de 1950, o governo preocupou-se em abrir estradas, ruas e rodovias, mas sem que houvesse a mesma preocupação e o planejamento adequado do trânsito capaz de trazer segurança aos seus usuários. Concomitantemente, a intensificação do processo de urbanização nos municípios brasileiros produziu profundas transformações no meio urbano, trazendo desenvolvimento para os setores político-econômico, sócio-cultural e espacial. Este desenvolvimento corroborou para a relocação de atividades comerciais que se espalharam por toda a cidade, ocupando as áreas periféricas e aumentando a necessidade de deslocamento da população. Neste contexto, os sistemas de transportes tornaram-se uma importante variável necessária para a qualidade de vida.

O aumento da frota veicular proporciona alterações na gestão e operação do sistema viário, cujo processo acentua a desigualdade entre a população, já que nem todos têm condição de se locomover por conta própria. Desta forma, ocorre a intensificação dos impactos ambientais nas áreas urbanas, produzindo poluição sonora e do ar. Por isso, a política de ações públicas que privilegiam o uso de veículos acelera o processo de deteriorização das condições de operação do transporte público, das vias e do trânsito em geral. Como consequências de uma política urbana deficiente e a ausência de medidas de planejamento urbano ordenado de atividades associado ao uso do solo e do transporte público de forma articulada, há o comprometimento da mobilidade e acessibilidade urbana e surgem diversos conflitos.

Os conflitos ocorrem entre os personagens do trânsito, que são os pedestres, condutores e usuários dos veículos, repercutindo nos principais problemas relacionados à mobilidade urbana que são os congestionamentos, redução na segurança dos pedestres, e aumento do número de acidentes de trânsito, dentre outros. Os acidentes de trânsito, de forma subjetiva, constituem num cenário de contradições econômicas, sociais e políticas, onde as ruas se tornam num “ringue” de pressão social e infortúnios, transformando-se numa “bolha” cuja explosão eleva o índice de óbitos nas vias urbanas.

Assim sendo, a população grita por medidas legais como a criação do novo Código de Trânsito Brasileiro, o qual torna obrigatórias as aulas de educação para o trânsito. A educação é transmitida através de conhecimentos, da cultura que se transforma ao longo dos

tempos, e das experiências individuais que conduz à base histórica e independente de uma sociedade.

O caráter educativo é uma reflexão sobre os motivos que levam ao comportamento realizado pelo homem, ou seja, as ações que se desencadeiam os resultados obtidos. Nesta perspectiva, é possível que todas as pessoas envolvidas nos conflitos recuperem, através do pensamento e da ação, a comunicação e a cooperação entre elas. Então, constroem-se as histórias individuais e social, intermediada pela consciência de *per si* e suas relações com o próximo.

Neste contexto, a Psicologia não se preocupa somente com os comportamentos que individualizam o ser humano, prevendo suas atitudes decorrentes das características pessoais e condições ambientais em que vivem. Desta forma, a Psicologia enquanto Psicologia Social estuda o comportamento dos indivíduos e as influências que recaem sobre ele socialmente, principalmente da família, dos grupos iguais e da educação recebida. Por isso, a área de conhecimento da Psicologia Social para o trânsito é importante, pois contribui para o processo de conhecimento e reprodução dos comportamentos sociais deste sobre os fatores que interferem na circulação humana.

Portanto, o fator educacional é de extrema relevância para promover mudanças no comportamento do indivíduo nas vias públicas. Introduzir a educação para o trânsito em todos os níveis escolares, desde a educação infantil até ao ensino superior propicia a alteração de atitudes agressivas dos motoristas e reduz os índices de acidentes no trânsito. Estes reproduzem uma estatística de, aproximadamente, 40 mil brasileiros mortos por ano, com 500 mil pessoas com seqüelas e um custo de 30 bilhões de reais. Por isso, as questões relacionadas ao trânsito são consideradas como um problema de saúde pública, uma vez que dimensiona por completo o bem estar físico, mental e social do indivíduo, o que justifica a escolha e do tema em questão.

Por fim, levanta-se uma questão: como a educação nas escolas pode contribuir para uma mudança no comportamento do indivíduo reduzindo o número de acidentes com vítimas no trânsito brasileiro? Uma das hipóteses é que a educação na escola é promotora de comportamentos socialmente significativos, pois engloba a educação para o trânsito, e esta se insere na educação social de onde se consegue os fundamentos teóricos e metodológicos. Neste sentido, discutir a importância da educação para o trânsito na formação da criança e do adolescente através das escolas visando um preparo social, reduzindo assim o número de acidentes e vítimas no trânsito, além de descrever o papel do psicólogo nesta temática, é o objetivo geral deste trabalho. No que tange aos objetivos específicos, ressalta-se a importância

das leis de trânsito, explanando sobre a relevância da educação e da Psicologia Social para a transformação do comportamento social no trânsito.

Em suma, a metodologia empregada neste trabalho é a pesquisa bibliográfica realizada a partir de alguns autores da Psicologia Social, como Reinier Rozestraten, pesquisador na área de psicologia do trânsito, Silvia Lane e Ana Bock, além de autores de outras áreas que trazem discussão sobre os problemas do trânsito no Brasil e também a partir de Paulo Freire e Carlos Rodrigues Brandão que fomentam a discussão sobre educação.

2 Uma breve definição de trânsito

Trânsito, segundo o Código de Trânsito Brasileiro (CTB §1º do Artigo 1º) é “a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga”. Schavion (2010) afirma que o trânsito no Brasil sempre foi tratado como problema de polícia, de responsabilidade e comportamento individual dos usuários, necessitando de políticas de urbanismo, engenharia, administração e participação social.

Antigamente, as vias urbanas eram ocupadas por pedestres, animais e carruagens. Com o invento do automóvel, o transporte individual priorizou-se sobre o transporte coletivo, como por exemplo, o ônibus. Devido à necessidade de se locomover rapidamente, os indivíduos têm colocado nas ruas mais veículos e, associado à falta do planejamento da ocupação do solo e ao complexo sistema de mobilidade, diversos impactos negativos para a qualidade de vida do homem têm sido gerados (SCHAVION, 2010). Conforme o autor (op. cit.), a mobilização urbana “é a interação dos deslocamentos de pessoas e bens entre si e com a própria cidade” (SCHAVION, 2010, p. 36). Ou seja, são os deslocamentos realizados sob as necessidades de acesso das pessoas aos serviços e às oportunidades que a cidade oferece. Todavia, o crescimento desordenado das cidades dificulta o acesso a tais necessidades e, devido à omissão do Poder Público, o qual deveria fiscalizar a criação de áreas e bairros informais e promover o aumento e melhoria do transporte coletivo, o trânsito vem se tornando cada vez mais complexo. Essas situações são bastante comuns em áreas afastadas dos centros urbanos, uma vez que o valor dos terrenos são mais baixo, propiciando a ocupação por pessoas com menor renda. Como reflexo gera-se aglomeração sem a infraestrutura adequada, como transportes e demais tipos de serviço (SCHAVION, 2010). Todos esses aspectos têm comprometido a mobilidade das pessoas no espaço urbano e complicam o serviço de transporte: há maior número de viagens dos bairros para os centros; viagens mais distantes (porque os coletivos precisam circular em boa parte das ruas dos bairros); diminuição da qualidade do transporte público coletivo; tarifas mais caras; maior dependência do automóvel; aumento do tráfego; congestionamentos; e poluição sonora e visual (SCHAVION, 2010).

Dessa forma, com a complexidade cada vez maior do trânsito e os problemas que tem sido gerados, como via congestionado a acessibilidade das pessoas fica comprometida. De acordo com Alves e Raia Jr. (2011, p. 6), a acessibilidade pode ser entendida como “a distância percorrida por um indivíduo, ou usuário, para utilizar o transporte a fim de realizar uma determinada viagem, que compreende a distância da origem da viagem até o local de

embarque e, do local de embarque até o destino final”. Ou seja, a acessibilidade é um esforço feito pelos indivíduos para se locomoverem a fim de exercer suas atividades diárias.

Algumas ações têm sido realizadas no intuito de reverter essa situação. A gestão municipal tem buscado através do plano diretor, orientar a política de desenvolvimento e ordenamento da expansão urbana, integrando o uso do solo a mobilidade urbana, a habitação e o saneamento (SCHAVION, 2010). O referido plano de desenvolvimento e ordenamento da expansão urbana deveria abranger a construção de passeios públicos para que a população possa circular sobre eles. Porém, esta preocupação não é tão acentuada quanto o empenho dedicado aos veículos. Pelo contrário, observa-se a ampliação das vias públicas, da ocupação do comércio informal e de estacionamentos improvisados em detrimento da redução dos passeios públicos. Como conseqüências ocorrem conflitos e atropelamentos de pedestres, reduzindo significativamente a segurança no trânsito (SCHAVION, 2010).

A realização de um plano de mobilidade urbana (PLANMOB) seria muito importante, pois destacaria a importância e associação entre o uso do solo, a condição socioeconômica e a acessibilidade. Esta última cresce quando há redução do custo de deslocamento juntamente com a interação entre dois lugares (ALVES E RAIA JR., 2011). Brasil (*apud* ALVES E RAIA JR., 2011, p. 6) fala sobre a importância da política pública de mobilidade urbana:

a mobilidade urbana para a construção de cidades sustentáveis será então produto de políticas que proporcionem o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, priorizem os modos coletivos e não motorizados de transporte, eliminem ou reduzam a segregação espacial, e contribuam para a inclusão social favorecendo a sustentabilidade ambiental.

Nesta perspectiva, Cardoso e Matos (*apud* ALVES E RAIA JR., 2011, p. 7) declaram que:

a acessibilidade urbana é condicionada pela interação entre o uso do solo e o transporte e se constitui como um importante indicador de exclusão social, ao lado. Entre outros, da mobilidade, da habitação, da educação e da renda. Nesse sentido, a acessibilidade, ao ser parte integrante e fundamental da dinâmica e do funcionamento das cidades, passa a ser um elemento que contribui para a qualidade de vida urbana, na medida em que facilita o acesso da população aos serviços e equipamentos urbanos, além de viabilizar sua aproximação com as atividades.

Outro aspecto importante para a mobilidade urbana e acessibilidade é a criação de faixas de pedestres sobre as vias públicas, que é na verdade, uma proteção ao pedestre que

necessita de atravessar as ruas, bem como estabelecer uma organização no trânsito. Contudo, observa-se que as faixas nem sempre são garantia de que os pedestres vão usá-las de forma adequada e de que os motoristas respeitem a preferência dos pedestres, resguardando os direitos destes descrito no §2º, artigo 29 do CTB, o qual diz que: “os veículos de maior porte serão sempre responsáveis pela segurança dos menores, os motorizados pelos não motorizados e, juntos, pela incolumidade dos pedestres (CTB, 1998).

De acordo com Schavion (2010, p. 38),

a valorização das calçadas como lugar próprio da circulação de pedestre, classificando-a como parte do sistema de circulação da cidade, como preconiza o [Código de Trânsito Brasileiro] (CTB), é a solução já apresentada em toda a história do urbanismo moderno, mas que ainda deve ser efetivamente realizada na maior parte das áreas urbanas do país.

Santos (2011), por sua vez, afirma que as vias englobam todo o tipo de pavimentação juntamente com a sinalização vertical e horizontal, os pedágios e os desvios, as bifurcações e os cruzamentos, bem como os veículos, bicicletas, pedestres e até policiais.

Desta maneira, Rozestraten (*apud* SANTOS, 2011) concorda que a via “é um subsistema estável, que forma a base para os processos dinâmicos dos veículos e dos pedestres; é o palco no qual desenrola o drama no trânsito que, a cada ano, custa mais vidas que a guerra do Vietnã”. Na verdade, o principal ator desse palco é o homem, maior componente do sistema, o mais complexo. São atores do trânsito: pedestres, ciclistas, motociclistas e motoristas de diversas categorias, assim como policiais, agentes de trânsito engenheiros e autoridades (SANTOS, 2011).

No Brasil, entretanto, o palco do trânsito tem se tornado um complexo sistema de conflitos e impunidade. Quando há um trânsito ruim ou sem punições devidas às ocorrências delituosas surge o sentimento de impunidade aliado ao desrespeito às leis e às normas básicas da convivência democrática: “o trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito” (CTB, § 2º do Artigo 1º).

Sobre a competência da gestão do trânsito urbano, o CTB no seu Artigo 5º rege que:

O Sistema Nacional de Trânsito é o conjunto de órgãos e entidades da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios que tem por finalidade o exercício das atividades de planejamento, administração, normatização, pesquisa, registro e licenciamento de veículos, formação, habilitação e reciclagem de condutores, educação, engenharia, operação do sistema viário, policiamento, fiscalização, julgamento de infrações e de recursos e aplicação de penalidades.

O planejamento da circulação organiza a divisão do espaço e a mediação entre os conflitos. Já a engenharia de tráfego deve trabalhar somente as características físicas dos conflitos, como por exemplo, a disputa pelo espaço, e diferentes estratégias de posicionamento e deslocamento no espaço urbano (pedestres *versus* motoristas, motoristas *versus* motoristas, etc.) (SCHAVION, 2010).

Com o objetivo de dirimir conflitos e o grave problema dos acidentes de trânsito, foi criado no Brasil o Programa “Na Cidade sem meu Carro”. No dia 22 de setembro de todos os anos, as ruas se fecham para os veículos, mas se abrem para pedestres e ciclistas. Há também teatro de rua, música ao vivo, artes e áreas de lazer para as crianças. Esse programa, na verdade, é uma réplica do movimento desenvolvido na Europa, mas com o objetivo de preservar o meio ambiente e promover melhora qualidade de vida nas cidades (SCHAVION, 2010). A finalidade deste movimento corrobora com o Artigo 1º, §2º que diz: “os órgãos e entidades de trânsito pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito darão prioridade em suas ações à defesa da vida, nela incluída a preservação da saúde e do meio ambiente”. Assim, mobilizações sociais como as descritas acima, que tem ocorrido no Brasil, devem-se ao aumento dos registros de acidentes de trânsito fatais, os quais revelam que morrem, anualmente, 40 mil pessoas e 400 mil têm danos permanentes. No mundo, somam-se 1,2 milhões de mortes anualmente decorrentes de acidentes no trânsito. Esse índice é superior ao do homicídio, que registra 600 mil óbitos, e mortes provenientes de guerras, que somam 300 mil (SCHAVION, 2010). Então, percebe-se a pouca participação da sociedade no que tange à segurança no trânsito, comprovada através dos altos índices de acidentes de trânsito.

Schavion (2010) afirma que a reversão deste cenário será possível através das medidas educativas, legais e intervencionistas de engenharia, que devem visar a segurança para a população. Porém, há de se ressaltar que também cabe ao pedestre respeitar as leis de trânsito e obedecer às normas de circulação viária. Neste sentido, Schavion (2010) declara que uma mudança cultural precede a mobilização social, visando a reflexão e a potencialização das ações com a finalidade de construir uma cultura de trânsito seguro, onde há compreensão e participação da cidadania. Segundo Schavion (2010, p. 42), cabe à cidadania considerar um indivíduo portador de direitos e deveres para com o Estado. “É [buscar] uma mudança cultural que conduza à transformação do espaço em que vivemos. A ação cidadã passa pela reflexão e exigência de políticas públicas comprometidas com a vida e com o meio ambiente”.

Nos países desenvolvidos, o trânsito é visto como questão vital para o desenvolvimento do país. Na Europa, há o desenvolvimento de um projeto cujo objetivo é reduzir as mortalidades no trânsito em 50%. A forma que se utiliza é o compromisso dos

membros governamentais e da sociedade em geral (SCHAVION, 2010). No relatório de 2009, sobre a redução das fatalidades no trânsito, a Comunidade Europeia destaca os países que conseguiram os melhores resultados. Citam-se: Letônia (54%), Espanha (52%), Portugal e Estônia com 50% (SCHAVION, 2010). Vale lembrar que a Europa tem enfrentado uma crise econômica, mas que nem por isso, reduziu seus esforços e atingiram suas metas. Então, observa-se a participação da cidadania, a mudança cultural e educacional, recaindo numa organização, disseminação de conhecimento e planejamento sobre o assunto. Já os Estados Unidos da América (EUA) criou um Comitê Nacional de Segurança no Trânsito, a partir da Segunda Guerra Mundial, com o objetivo de diminuir o número de fatalidades. Diversas foram as dificuldades: população superior a 300 milhões de pessoas, 200 milhões de veículos, extenso território nacional e, para agravar a situação, cada Estado tem sua legislação de trânsito. No entanto, Schavion (2010) afirma que, em 2010, ocorreu o menor índice de fatalidades no trânsito desde 1951: 33.808 mortes. De acordo com (SCHAVION, 2010, p. 47):

estes resultados foram conseguidos em países onde não se pode dizer que exista uma arraigada cultura de segurança no trânsito. O que me parece ter acontecido neles foi algo simples e sério: o governo estabelece um plano de ação de longo prazo, cria uma agência governamental forte com autonomia e autoridade, fixa metas e datas, e envolve a sociedade com todos seus atores num esforço nacional para obtenção dos resultados.

Schavion (2010) ressalta que, diferentemente, o Brasil passa por um período de estabilidade econômica, crescimento social e afirmação democrática e, por isso, este país tem as condições básicas para iniciar um processo pela melhoria e humanização do trânsito, partindo tal iniciativa do governo.

É mister salientar que a morte de 40 mil brasileiros em acidentes de trânsito resulta numa situação econômica delicada e complicada. Além disso, o Instituto de Pesquisa Econômica e Aplicada (IPEA) (apud SCHAVION, 2010), revela que os acidentes de trânsito custam aos cofres públicos brasileiros R\$ 28 bilhões de reais. Todavia, esse autor contesta este valor, pois “se usarmos, para efeito de comparação, os números dos Estados Unidos, os mais de 6 milhões de acidentes reportados custam cerca de 170 bilhões de dólares” (SCHAVION, 2010, p. 48). Ao setor privado também interessa a efetivação das políticas de trânsito, uma vez que o custo de um funcionário acidentado interrompe a produção e, conseqüentemente, a produtividade, gera absenteísmo e custos de substituição e de reparação de danos, assim como a perda da boa imagem por causa do envolvimento de veículos de sua

frota com a logomarca da sua empresa (SCHAVION, 2010). O rombo na Previdência Social devido aos afastamentos laborais reflete os custos das indenizações, despesas hospitalares e de atendimento médico a centenas de milhares de trabalhadores. Desta forma, o trânsito se perpetua como problema de saúde pública.

Por fim, o desafio do trânsito deve ser encarado de forma multidisciplinar, com uma abordagem sistêmica e conhecimento profundo de suas variantes e suas características, levando em consideração a mobilidade urbana sustentável, resultante de um conjunto de políticas de transporte e circulação cuja finalidade é propiciar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano por meio da priorização do transporte coletivo sobre o individual, mas socialmente inclusiva e ecologicamente sustentável.

2.1 Leis de trânsito

As regras e leis estão presentes no cotidiano do ser humano. Elas têm o objetivo de organizar e conduzir as atividades desempenhadas por nós de forma harmônica e civilizadas. No trânsito não é diferente. Quando há um desrespeito às leis e preceitos ocorrem os acidentes.

Segundo Queiroz e Oliveira (2003), os acidentes de trânsito são causados por três fatores já citados anteriormente: o homem, o veículo e a via. O primeiro fator é o principal responsável pelos acidentes e, para entender sobre o funcionamento, suas causas e consequências, precisa-se conhecer a disfunção do sistema homem-veículo-via.

De acordo com Santos (2011), o sistema governamental é responsável pela fiscalização das leis, estradas e também dos veículos. Nesta perspectiva, saber o motivo que provoca o acidente e seus acidentados é o caminho para reverter os altos índices de acidente de trânsito. Segundo uma pesquisa realizada por Queiroz e Oliveira (2003, p. 1) num hospital de Campinas/São Paulo (SP) com 20 vítimas de acidente de trânsito, observou-se que “as representações sociais do acidentado sobre o trânsito e o acidente de trânsito estão fortemente relacionadas com as dimensões comportamentais e culturais dos indivíduos envolvidos”. Estes autores ainda afirmam que a solução para a questão do acidente de trânsito está intrinsecamente ligada com a intervenção do Estado, ou seja, com a implementação de programas que abordam o tema em questão: “[...] em um nível mais abrangente, a solução do problema de acidente de trânsito requer, sobretudo, a implementação de políticas públicas que levem em conta a dimensão cultural e enfatizem programas de educação para o trânsito” (QUEIROZ e OLIVEIRA, 2003, p. 1). Já Martins (2004, p. 17) afirma que o acidente de

trânsito “é um problema preocupante cuja solução é complicada, por envolver muitos fatores de ordem social e jurídica”. Queiroz e Oliveira (2003) em uma pesquisa realizada a partir das perspectivas das vítimas de Campinas, analisaram os aspectos envolvidos nos acidentes supracitados. 19 vítimas concordaram que a causa foi por falha humana ou imprudência das pessoas envolvidas. Em apenas 1 acidente os amortecedores gastos promoveram o capotamento do veículo. Nos demais os veículos não apresentaram problemas mecânicos, elétricos ou de manutenção, nem as más condições das estradas, ruas, avenidas contribuíram para qualquer acidente. Foi citado em apenas um acidente que as condições climáticas desfavoráveis influenciaram tal ocorrido. Embora as 20 vítimas sofreram graves choques, tanto físicos quanto psicológicos, segundo Queiroz e Oliveira (2003), todas elas consideravam o automóvel de forma positiva, um bem que proporciona liberdade, independência e *status* e praticidade. Por isso, hesitam em priorizar o transporte coletivo ao invés dos veículos próprios. Todas as 20 vítimas consideraram que novas leis são necessárias para que o trânsito fique melhor, mas todos devem cumpri-las, independentemente da situação econômica e financeira. Giddens (*apud* QUEIROZ E OLIVEIRA, 2011, p. 12) afirma que a ineficácia da lei e a violência no trânsito é condição de subdesenvolvimento. Tal condição acrescenta, “àquela violência mais geral da modernidade, outros níveis mais específicos, relacionados com a falta de amparo social às situações de crise econômica, de desemprego, de doença e de falta de segurança”.

Santos (2011) relata que um estudo desenvolvido pelo Ministério de Transportes e outros ministérios e entidades, em 1996, o Brasil foi líder mundial de acidentes de trânsito neste mesmo ano, com mais de 50 mil mortes e 350 mil feridos. Além de representar um alto custo para os cofres públicos como descrito acima, os acidentes de trânsito passaram a ser percebidos como um aspecto de saúde pública, assim como os acidentes de trabalho, o comportamento sexual, o uso de drogas, dentre outros. Essa premissa advém da postura que dimensiona o completo bem estar físico, mental e social do indivíduo, e não apenas a presença de doenças.

Dejours (*apud* QUEIROZ E OLIVEIRA, 2011) faz a relação entre a situação econômica com os acidentes de trânsito e o estresse, pois os trabalhadores possuem um ou mais empregos precários e, por isso, necessitam fazer horas extras. Dejours (1992) em seu estudo sobre a despersonalização do indivíduo que caracteriza o mundo contemporâneo ressalta que o “sistema moderno” tende a não associar o trabalhador do seu serviço das horas de folga em casa:

numerosos são os operários e empregados submetidos à organização científica do trabalho, que mantém ativamente, fora do trabalho e durante os dias de folga, um programa onde atividades e repouso são verdadeiramente comandados pelo cronômetro. Assim, eles conservam presente a preocupação ininterrupta do tempo permitido a cada gesto, uma espécie de vigilância permanente para não deixar apagar o condicionamento mental ao comportamento produtivo. Assim, o ritmo do tempo fora do trabalho não é somente uma contaminação, mas antes uma estratégia, destinada a manter eficazmente a repressão dos comportamentos espontâneos que marcariam uma brecha no condicionamento produtivo. (DEJOURS, 1992 *apud* QUEIROZ E OLIVEIRA, 2003, p. 14).

Em relação ao novo CTB, em vigor desde 1998, pode-se dizer que traz inovações importantes, com o objetivo de melhorar as condições de trânsito no Brasil. E isso se dará através da mudança do comportamento no trânsito, com a educação do homem. Dentre as principais mudanças citam-se: o controle sobre o trânsito; segurança e cidadania; educação; habilitação; equipamentos e comportamento; veículos; penalidades; e, crimes de trânsito. Sobre o controle do trânsito, Vasconcellos (1998) afirma que é dever do Estado, organizar e controlar o trânsito, juntamente com o município, sendo este responsável por planejar, organizar, controlar e fiscalizá-lo. No que tange à segurança e cidadania, cabe ao novo Código garantir a segurança na circulação e ao direito à participação das pessoas, no exercício pleno de cidadania. Como exemplo disso, é a habilitação, que está vinculada à formação de condutores que contenha direção defensiva e conceitos básicos de proteção ao meio ambiente ligado ao trânsito. Agora, com a permissão para dirigir e válida por um ano, o novo condutor terá sua habilitação permanente após este período se não cometer nenhuma infração de natureza grave ou gravíssima, nem sejam reincidentes em infração de natureza média. Caso contrário, o condutor começará novamente todo o processo (VASCONCELLOS, 1998). Este autor afirma que:

Esta condição vai exigir do novo condutor muito respeito às leis de trânsito: há muitas infrações gravíssimas ou graves que impedirão a obtenção da carteira de habilitação após um ano. Entre elas, destacam-se: dirigir sem permissão, praticar corrida, andar na contramão, dirigir embriagado, avançar sinal vermelho, andar com o veículo na calçada, transportar inadequadamente crianças, confiar o veículo a pessoa sem habilitação, colocar em risco os pedestres, andar em excesso de velocidade, fazer manobras perigosas, não usar o cinto, estacionar em fila dupla (VASCONCELLOS, 1998, p. 109).

Sobre os veículos, estes só poderão ser licenciados caso sejam aprovados na inspeção de segurança veicular e de controle de emissão de poluentes. Já as penalidades dizem respeito às infrações, que foram divididas em quatro tipos: gravíssima, grave, média e leve, com penas correspondentes e proporcionais. Cada uma possui um valor a ser pago em dinheiro, associando-se aos pontos que serão debitados da carteira de habilitação, cujo total é de 20. A

infração gravíssima equivale a sete pontos, a grave 5 pontos, a média 4 e a leve 3 pontos. Os pontos serão acumulados e lançados num cadastro nacional de condutores, sofrendo sanções quando ultrapassar o limite de 20 pontos. Vasconcellos (1998, p. 107) afirma que o trânsito é direito de todos e os órgãos responsáveis são obrigados a adotar medidas para assegurar este direito, tornando-se o órgão público obrigado a responder diretamente pelos “danos causados aos cidadãos em virtude de ação, erro ou omissão na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro”.

A partir do novo CTB, alguns acidentes de trânsito passaram a ser considerados como crimes de trânsito. Por exemplo: se o condutor cometer homicídio culposo quando estiver na direção do veículo, a pena é de dois a quatro anos de prisão (aumentada de $\frac{1}{3}$ caso o fato ocorra sobre a faixa de pedestre ou calçada). Se for lesão corporal culposa, a pena é de seis meses a dois anos de prisão (considerando os mesmos agravantes). Participação em corridas em locais proibidos, pena de seis meses a três anos de prisão (VASCONCELLOS, 1998). Alguns equipamentos são obrigatórios nos veículos e bicicletas. No primeiro, exige-se cinto de segurança, encosto de cabeça e catalisadores (para reduzir a emissão de poluentes). Os motociclistas e passageiros deverão usar capacete e roupa protetora. Já as bicicletas deverão ter campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, assim como espelho retrovisor esquerdo (VASCONCELLOS, 1998). Todavia, a velocidade dos veículos será controlada por sinalização específica, destacando a máxima e a mínima:

quando não houver sinalização, nas zonas urbanas a máxima será de 80 km/h nas vias de trânsito rápido, 60 km/h nas vias arteriais, 40 km/h nas vias coletoras e 30 km/h nas vias locais. Nas zonas rurais, quando não houver sinalização, a velocidade máxima será, nas rodovias, de 110 km/h para autos, 90 km/h para ônibus e 80 km/h para os demais veículos; nas estradas, será de 60 km/h para todos os veículos (VASCONCELLOS, 1998, p. 109).

Portanto, considerando as premissas supracitadas, o novo CTB (Código de Trânsito Brasileiro) trouxe uma importante mudança a respeito da educação para o trânsito, uma vez que passa a ser disciplina na grade curricular da pré-escola, 1º, 2º e 3º graus em todo país. Na verdade, o objetivo é difundir o conhecimento sobre as leis de trânsito e enfatizar os programas de educação para reduzir o problema de acidentes de trânsito, pois através da educação no trânsito, ocorrerá uma mudança cultural profunda capaz de transformar os personagens do trânsito em cidadãos conscientes em relação aos direitos e deveres a eles inerentes. Porém, Rozestraten (2004) destaca que, embora o novo CTB (Código de Trânsito Brasileiro) ressalta a Educação para o Trânsito, na realidade brasileira ela não existe, apenas

há tentativas particulares e uma pesquisa limitada do governo em algumas cidades. Da mesma forma, o mesmo Código não manifestou uma preocupação significativa no que tange ao trânsito de crianças e adolescentes pedestres. Considerando o perfil da maioria das vítimas brasileiras – adolescentes e adultos jovens do sexo masculino – é imperativo que a educação desse segmento seja abordada nas escolas. De acordo com Andrade e Soares (*apud* PINHEIRO *et al.*, 2006), no Brasil, as vítimas de acidente de trânsito somam 70%, com idade entre 10 e 39 anos. Segundo Marín-León e Vizzoto (*apud* PINHEIRO *et al.*, 2006), em se tratando dos universitários brasileiros que cursam faculdades públicas, há necessidade de intervenção educacional especialmente para jovens de renda elevada. Malaquias *et al.* (*apud* PINHEIRO *et al.*, 2006, p. 8), revela que:

em 1999, no Brasil, que a faixa etária de 20 a 39 anos apresentou a maior taxa de mortalidade proporcional em acidentes de trânsito (cerca de 45%), para qualquer tamanho da população. Seus estudos indicaram ainda um risco de morte por colisão de 17,42/100 mil habitantes, para esta mesma faixa etária. Os estudos indicam a vulnerabilidade desse grupo não somente como vítimas, mas também como causadores dos acidentes de trânsito. Fatores como a falta de experiência, o limitado poder de decisão, a velocidade excessiva, as infrações, a busca por emoções, o prazer em experimentar sensações de risco, impulsividade, o consumo de bebidas alcoólicas e outros tipos de drogas, entre outros, estão associadas ao comportamento de adolescentes e jovens adultos, e podem contribuir para a maior incidência de acidentes de trânsito nessa faixa etária.

2.2 Educação

A partir do século IX surgem os primeiros sistemas nacionais de ensino baseado no princípio de que a educação é direito de todos e dever do Estado (GADOTTI, 1995). A educação somente passa a ser acessível a todos quando há uma intervenção do Estado. Todavia, Freire (2001) afirma que a política do Estado é violenta, pois interdita ou restringe o direito das pessoas, limitando-lhes a cidadania ao negar educação para todos. Porém, o que passa despercebida para o Estado é que a educação popular é facilitadora da compreensão científica que grupos e movimentos têm acerca de suas experiências. Isto contribui para que a compreensão do ser humano seja mais crítica e esteja aberta à discussão democrática de pressuposições básicas (FREIRE, 2001).

Freire (2001) enfatiza a qualidade da educação, onde estão presentes fatores como a democracia, a seriedade, o respeito e o estímulo da presença popular nos destinos da escola. Da mesma forma, este renomado autor revela que há uma relação entre a alfabetização e a formação da cidadania. De acordo com o dicionário Aurélio, cidadão “é o indivíduo no gozo dos seus direitos civis e políticos de um Estado, ou no desempenho de seus deveres para com

este”, e por isso, o termo cidadania está relacionado com a condição de cidadão, ou seja, com o uso dos direitos e o direito de ter deveres de cidadão. Destarte, a alfabetização pode ser vista como prática capaz de gerar nos alfabetizados sua elevação à cidadania. A preocupação com os limites da prática educativa enquanto ato político significa reconhecer sua eficácia, e seu poder de transformação. Em outras palavras significa dizer que a educação liberta, sendo responsável pela revelação da verdade. As palavras de Freire (2001, p. 45) declaram que: “a educação para a libertação, responsável em face da radicalidade do ser humano, tem como imperativo ético a desocultação da verdade”. Por isso, a educação também será plenamente um ato de conhecimento, político e de compromisso ético. Freire (2001) relata que a falta de conhecimento deixa o ser humano em situação de opressão e a chama de pedagogia do oprimido, devido à consciência oprimida, presa, usurpada pelo poder político. Destarte, a pedagogia humanista e libertadora também atinge o oprimido, pois estes vão desvelando o mundo da opressão e se permitem libertar por meio da sua transformação. Na verdade, é a forma como o homem vai se transformando é através da cultura, ou seja, da percepção do mundo opressor por parte dos oprimidos. Segundo Brandão (2007, p. 3):

quando um povo alcança um estágio complexo de organização da sua sociedade e de sua cultura; quando ele enfrenta, por exemplo, a questão da divisão social do trabalho e, portanto, do poder, é que ele começa a viver e a pensar como problema as formas e os processos de transmissão do saber. É a partir de então que a questão da educação emerge à consciência e o trabalho de educar acrescenta à sociedade, passo a passo, os espaços, sistemas, tempos, regras de prática, tipos de profissionais e categorias de educandos envolvidos nos exercícios de maneiras cada vez menos corriqueiras e menos comunitárias do ato, afinal tão simples, de ensinar-e-aprender.

Este mesmo autor ressalta que “é através da educação que se propõe um modo de vida dos grupos sociais que a criam e recriam, entre todas as outras invenções de sua cultura, em sua sociedade. Formas de educação que produzem e praticam, para que elas reproduzam, entre todos os que ensinam-e-aprendem” (BRANDÃO, 2007, p. 17). Na verdade, a educação é a transmissão de culturas e conhecimentos recebidos e transmitidos diariamente, transformando a realidade para a construção de uma comunidade baseada na experiência endoculturativa. Brandão (2007, p. 25) diz que a endocultura é

tudo o que existe disponível e criado em uma cultura como conhecimento que se adquire através da experiência pessoal com o mundo ou com o outro; tudo o que se aprende de um modo ou de outro faz parte do processo de endoculturação, através do qual um grupo social aos poucos socializa, em sua cultura, os seus membros, como tipos de sujeitos sociais.

Ela, a educação, tem o poder de “modelar” o ser humano, conduzindo-o ao “modelo social” adequado para a vivência da cidadania e da civilização. De acordo com Brandão (2007, p. 5) “todos os povos sempre traduzem de alguma maneira esta lenta transformação que a aquisição do saber deve operar. Ajudar a crescer, orientar a maturação, transformar em, tornar capaz, trabalhar sobre, domar, polir, criar, como um sujeito social, a obra, de que o homem natural é a matéria-prima”.

De acordo com Freire (2001), a educação, devido à invenção social e à brevidade do ser humano, é considerada permanente. A continuidade na educação advém do conhecimento do homem que ele sempre pode saber mais. Freire (2001, p. 12) declara que: “a educação, como formação, como processo de conhecimento, de ensino, de aprendizagem, se tornou, ao longo da aventura no mundo dos seres humanos uma conotação de sua natureza, gestando-se na história, como a vocação para a humanização”. A educação está presente nas formas sociais de condução e controle do ensino-aprendizagem. O ensino formal ocorre quando a educação se sujeita à pedagogia, criando situações próprias para o seu desenvolvimento, e ao mesmo tempo, produzindo os seus métodos através de suas regras, cujo objetivo é constituir executores especializados, como por exemplo, o educador (BRANDÃO, 2007). A educação está presente em todos os cantos do mundo. Inicialmente, ela existe numa ampla relação interpessoal no âmbito familiar, seja entre mãe e filha, pai e filho, irmãos, etc. Esta é troca de saber e de informações mais universal e presente no seio da humanidade. Posteriormente, a educação ocorre entre diversas pessoas não pertencentes à mesma família, mas pessoas inseridas numa mesma comunidade (BRANDÃO, 2007). O referido autor afirma que a educação do homem existe em todo lugar, pois é o resultado da ação de todo o meio sociocultural sobre seus participantes, uma vez que o exercício de viver e conviver é o que educa. Por isso, cabe à sociedade responder pelo trabalho de ensinar e aprender a cultura e repassar a todos os seus integrantes (BRANDÃO, 2007).

Portanto, de acordo com o dicionário contemporâneo da Língua Portuguesa Caldas Aulete (*apud* BRANDÃO, 2007, p. 24), educação é a "ação e efeito de educar, de desenvolver as faculdades físicas, intelectuais e morais da criança e, em geral, do ser humano; disciplinamento, instrução, ensino". A educação tende a adaptar e ajustar o ser humano à vida social, de acordo com as necessidades ideais e propósitos dominantes, externando suas potencialidades para o exercício da autorealização e da cidadania consciente. Não importa sob quais condições sociais, recursos e procedimentos externos a pessoa aprende, mas sim o ato de aprender no interior de cada um.

Por fim, mediante a explanação sobre o que é a educação do homem e quais seus efeitos, é possível entender os elevados índices de acidente de trânsito, os quais refletem a ignorância e a falta de educação dos seus agentes. Ao mesmo tempo, revela a forma subjetiva em que o caráter elitista do atual processo educacional brasileiro perpetua seus interesses econômicos e políticos sobre a educação, pois oculta o direito de todos ao acesso sobre o conhecimento, no intuito de impedir o rompimento das forças opressoras e invisíveis exercidas historicamente sobre a população ignorante.

2.3 Educação para o trânsito

De acordo com CTB (Código de Trânsito Brasileiro), Artigo 74,

a educação para o trânsito é direito de todos e constitui dever prioritário para os componentes do Sistema Nacional de Trânsito.

§ 1º - É obrigatória a existência de coordenação educacional em cada órgão ou entidade componente do Sistema Nacional de Trânsito.

§ 2º - Os órgãos ou entidades executivos de trânsito deverão promover, dentro de sua estrutura organizacional ou mediante convênio, o funcionamento de Escolas Públicas de Trânsito, nos moldes e padrões estabelecidos pelo Contran (CTB, 1998).

A nova lei do Código de Trânsito Brasileira exige que a população receba educação adequada por meio de programas e atividades curriculares estruturadas no projeto pedagógico. Então, como forma de efetivação, o Artigo 76 declara que:

a educação para o trânsito será promovida na pré-escola e nas escolas de 1º, 2º e 3º graus, através de planejamento e ações coordenadas entre órgãos e entidades do sistema Nacional de Trânsito e de Educação, da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, nas respectivas áreas de atuação.

Parágrafo único. Para a finalidade prevista neste artigo, o Ministério da Educação e do Desporto, mediante proposta do CONTRAN e do Conselho de Reitores das Universidades brasileiras, diretamente ou mediante convênio promoverá:

I - a adoção em todos os níveis de ensino de um currículo interdisciplinar com conteúdo programático sobre segurança de trânsito;

II - a adoção de conteúdos relativos à educação para o trânsito nas escolas de formação para o magistério e o treinamento de professores e multiplicadores;

III - a criação de corpos técnicos interprofissionais, levantamento e análise de dados estatísticos relativos ao trânsito;

IV - a elaboração de planos de redução de acidentes de trânsito junto aos núcleos interdisciplinares universitários de trânsito com vistas à integração universidades - sociedades na área de trânsito.

O referido Código atribui ao Ministério da Educação e Desporto (MEC) estabelecer o currículo com conteúdo programático relativo à segurança e educação de trânsito num prazo de 245 dias contados da publicação desta lei, que se deu no dia 23 de setembro de 1997.

Segundo Ayres e Ferri (2004), o currículo constitui num instrumento útil para orientar a prática pedagógica, agrupando informações sobre o quê ensinar. O conteúdo deve conter conceitos, sistemas explicativos, habilidades, normas, valores e objetivos que venham produzir o crescimento pessoal através de determinada sequência de ação, levando em consideração a linguagem própria de acordo com a faixa etária e escolaridade dos alunos. Além disso, deve ser universal e que atenda às necessidades prioritárias de um bom ensino nas escolas, esclarecendo os aspectos do trânsito, com a finalidade de “moldar” o comportamento do pedestre e do motorista. Algumas escolas têm ensinado sobre o comportamento no trânsito, e como instrumento de verificação sobre o aprendizado e correções oportunas, utiliza-se a avaliação pedagógica. Rozestraten (1998, p. 48-49), declara que o material didático a ser empregado na educação sobre o trânsito é de fundamental importância para transformar o comportamento dos homens:

...já se deixou claro que qualquer educação, para ter sucesso, necessita seguir as normas pedagógicas básicas, assim como qualquer ensino necessita seguir as normas da didática. A modificação do comportamento no trânsito, das diversas gerações, presentes na sociedade, depende muito de uma educação adequada, o que, por sua vez, depende de um material didático disponível que possa ser manuseado facilmente pelos professores.

Todavia, Saviana (*apud* AYRES E FERRI, 2004), afirmam que há dificuldades para a elaboração do currículo único para o trânsito, pois são várias

a legislação e documentos oficiais - as peças de interpretação da legislação - o registro do rol de matérias escolares - a grade curricular comuns e específicos - a documentação da vida estudantil - funções legais e características do corpo docente - programas de aperfeiçoamento de professores e especialistas - livros e meios didáticos e sua aplicação em sala de aula.

Ayres e Ferri (2004) afirmam que é fundamental a participação da sociedade, família, instituições (como a igreja), as agências sociais, os meios de comunicação e, principalmente, a escola para que a educação possa apontar a resolução de problemas no trânsito. David Ausubel (2000) considera que a estrutura cognitiva existente num indivíduo é o principal fator que influencia a aprendizagem: “se o aluno tiver a estrutura cognitiva organizada e adequada, numa determinada matéria (assunto), o aprendizado, num novo assunto, será bem mais fácil” (AYRES e FERRI, 2004, p. 04). Mas, para isso, as pessoas precisam jogar por terra a resistência às mudanças no sistema escolar. As mudanças implicam em novos conceitos, atitudes, habilidades e avaliações que resultarão num processo planejado e conceitualizado que constituem as diretrizes em relação ao trânsito automotivo. O foco, na

verdade, deve ser a educação como guia de comportamento educacional (AYRES e FERRI, 2004).

A educação é uma das bases fundamentais para que se desenvolva o comportamento adequado ao trânsito, evitando os acidentes com vítimas. A educação das pessoas está diretamente ligada à sua consciência de valores. [...] A ética relaciona-se intimamente com os valores da conduta humana, exteriorizando as ações do comportamento das pessoas. A família influi de forma preponderante na formação desses valores e da ética. Não se pode responsabilizar só a escola como formadora de valores e ética. (AYRES e FERRI, 2004, p. 5).

Faria e Braga (2004) propuseram que a prática pedagógica nacional e internacional da Educação para o trânsito tenha como objetivo reduzir o número e a gravidade dos acidentes por meio da mudança do comportamento dos indivíduos, conscientizando-o que as facilidades oriundas da tecnologia do automóvel devem ser usadas juntamente com as regras e sinalização de trânsito, tornando-o ético. Simultaneamente, a prática pedagógica deve reduzir os riscos presentes nas vias, levando o indivíduo a pensar e refletir sobre a circulação de veículos, a poluição sonora e atmosférica. Assim, espera-se uma mudança de normas sociais e estilos de vida da sociedade. Contudo, a educação para o trânsito estimula a população quanto à crítica sobre as responsabilidades dos governantes e da coletividade pelos acidentes.

Vasconcellos (1992, p. 87) declara que:

da importância de um comportamento adequado, surge a necessidade de uma educação para o trânsito, no sentido de as pessoas em qualquer posição que assumam na circulação, terem atitudes compatíveis com as necessidades de segurança de todos. A educação deve ser vista como um processo contínuo, para que tenha efetividade real.

A inclusão destes objetivos encontra respaldo no MEC (Ministério da Educação e Cultura), uma vez que permite a reflexão sobre as características de modos de vida e relações sociais através da ética, intermediando pela escola na formação de um sujeito livre e autônomo para pensar e julgar, para problematizar constantemente o viver e coletivo, fazendo o exercício da cidadania. Para Paulo Freire (1993), aprender e ensinar fazem parte da existência humana, histórica e social, como dela fazem parte a criação, a invenção, a linguagem, o amor, o ódio, o espanto, o medo, a atração pelo risco, a fé, a dúvida, a curiosidade, a arte, a magia, a ciência, a tecnologia. E ensinar e aprender cortando todas estas atividades humanas. O ser humano de uma forma ou outra está sempre aprendendo, sempre se educando. Por isso é extremamente importante o investimento do Estado na educação dos cidadãos.

Faria e Braga (2004) realizaram uma pesquisa com sessenta e cinco especialistas brasileiros que apontam os caminhos a serem seguidos pela educação para o trânsito no Brasil. Os entrevistados ordenaram e definiram seis objetivos mais adequados para a nossa realidade:

- a) Explorar a vivência de experiências, a sensibilização, a compreensão e a análise de situações. Este foi considerado o mais relevante e prioritário.
- b) Considerar o ponto de vista, a percepção e a expectativa das crianças sobre o trânsito urbano.
- c) Inserir o tema em um contexto social e cultural da criança mais amplo.
- d) Promover a re-educação de valores, atitudes, comportamentos e idéias.
- e) Difundir os temas e conteúdos específicos da Educação para o Trânsito nas disciplinas da grade curricular das escolas.

Sobre o ponto de vista da criança, SIMONI (2003, p. 4) afirma que ela tem percepção e reação diferente sobre o trânsito em se comparando com os adultos. Por isso, a criança é considerada fator de risco para acidente de trânsito:

- As crianças não reagem como um adulto;
- Não enxergam e não percebem como os adultos quanto à maneira como um carro se aproxima;
- Confundem o “ver” com o “ser visto”;
- Têm um campo visual mais estreito;
- Têm baixa estatura;
- Confundem tamanhos com distâncias;
- Têm dificuldade para distinguir sons, principalmente se misturados;
- São distraídas;
- Só ouvem o que lhes interessa;
- Não compreendem a relação entre causa e efeito;
- Não avaliam distância, tempo e velocidade.

Por conseguinte, a educação é um processo colaborador, a “mola propulsora” da formação do caráter e de valores pessoais que forma a base de um sistema educacional ideal. Quando fornecida pela escola desde a educação infantil até o ensino fundamental, a educação no trânsito é fundamental para a mudança constante de comportamento e formação de cidadãos que tornarão o trânsito mais seguro. Em outras palavras, passar por um processo de alfabetização no trânsito – aprender a ler as estradas, ruas, buscar informações, analisá-las, selecioná-las, criar e formular, sem impor um exercício de memorização, e demais elementos que norteiam a locomoção do indivíduo – contribui para a construção de um trânsito sem perigos (SIMONI, 2003).

Por fim, segundo a Organização Mundial de Saúde (OMS) (apud SIMONI, 2003), declara que é necessário um conhecimento profundo sobre os contextos sócio-culturais e psicológicos para o desenvolvimento de programas de capacitação, reabilitação e educação, no intuito de criar um trânsito adequado.

2.4 Psicologia e o trânsito

A Psicologia brasileira foi instituída através da Lei nº 4.119 de 1962 pelo Presidente da República João Goulart. A partir dessa política, as práticas pedagógicas já existentes foram legitimadas, incentivadas por suas importantes aplicações às necessidades nos diversos setores da vida social, como por exemplo, o trânsito (SANTOS, 2011).

A psicologia do trânsito pode ser definida como

uma área da psicologia que estuda, por meio de métodos científicos válidos, os comportamentos humanos no trânsito e os fatores e os processos internos e externos, inconscientes e conscientes que os alteram ou os provocam. Ou seja, é o estudo dos deslocamentos-comportamentos que acontecem no trânsito e suas causas (SANTOS, 2011).

Então, os conhecimentos psicológicos foram utilizados no trânsito rodoviário através de leis que expressaram políticas de segurança e prevenção, restringindo a aquisição da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) durante seu processo a quem não tivesse condições psicológicas de adquiri-la. Destarte, o Conselho Federal de Psicologia (CFP) definiu os padrões técnicos para avaliação dos testes psicológicos a serem empregados nas clínicas médicas para a obtenção da CNH em todo território nacional. Nesse exame,

o candidato poderá ser ‘recusado’ por não apresentar o mínimo ‘perfil psicofisiológico’ exigido. A partir disso, instituíram-se verificações periódicas das condições mínimas de capacidade física e psíquica dos motoristas; dessa forma, esperava-se contribuir de maneira preventiva, isto é, não permitindo que pessoas consideradas propensas a se envolver em acidentes (inaptas) tivessem acesso ao volante (CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA, 2012).

Neste sentido, a Psicologia tornou-se mediadora dos processos de construção da cidadania, sendo importante instrumento na construção das políticas públicas e da segregação social. Essa premissa revela a capacidade e a competência dessa ciência em responder aos problemas gerados pelo trânsito, os quais estão inseridos entre o público e o privado, entre o individual e o coletivo. Em vista disto, este profissional está comprometido com a pluralidade, as diferenças, a diversidade entre as pessoas que constituem uma sociedade que pratica a

mobilidade urbana, a qual também está relacionada com a saúde pública e o planejamento urbano (MORETZSOHN E MACEDO, 2005).

De acordo com Rozestraten (2004), o Brasil faz parte de uma minoria de países, talvez o único, que institui o teste de personalidade como critério para aquisição da CNH (Carteira Nacional de Habilitação). Na grande maioria dos países da Europa empregam-se as conclusões obtidas no Simpósio de Roma, o qual declara que o direito de dirigir é comum a todos. Nestes países, os exames teóricos e práticos são mais rígidos e, quando os problemas acentuados vêm à tona podendo comprometer o bem comum, determina-se a realização de um exame complementar psiquiátrico ou psicológico. Porém, Rozestraten (2004) questiona as pesquisas em que se baseia o julgamento da aptidão ou inaptidão do candidato à CNH (Carteira Nacional de Habilitação) brasileiro. Essa questão traz reflexões capazes de estimular pesquisas e sua eficácia a respeito da validade e da fidedignidade dos testes utilizados no Brasil para este fim (ROZESTRATEN, 2004). Todavia, essa reflexão revela o enfoque da Psicologia Social. Segundo este autor os conflitos gerados no trânsito nada mais revela que um jogo de egoísmo, cujos interesses pessoais participam do trânsito com óticas diferentes: “o motorista quer fluidez do tráfego de veículos, o pedestre precisa de menor fluidez para que possa atravessar a rua e, por outro lado, o comerciante deseja que os fregueses possam estacionar em frente a sua loja” (ROZESTRATEN, 2004, p. 1). Além disso, os interesses das pessoas variam de acordo com a situação. Por exemplo, um motorista pode ver um pedestre como um entrave em seu caminho; enquanto isso, o pedestre considera que o carro é um empecilho presente em sua trajetória. “A maioria imagina que pode fazer na hora as regras conforme as suas conveniências porque ele é mais importante do que as regras” (ROZESTRATEN, 2004, p. 1).

Simultaneamente, a impunidade do mais forte traduz a realidade brasileira. O filho de um deputado, por exemplo, não sofre nenhuma sanção quando atropela algum pedestre. Talvez, porque acredita que está acima de qualquer lei e, que por isso, não precisa respeitá-la.

No Brasil, quem é o mais forte tem mais direito, mas não deveria ter. Isso porque não há punição e nem fiscalização. Você pode atropelar e até matar alguém com o carro, e fica impune. No julgamento, são aceitos diversos argumentos de defesa: você não quis matar propositalmente, è réu primário etc. (ROZESTRATEN, 2004, p. 2).

Rozestraten (2004) declara que a força bruta é respaldada pela impunidade. O maior índice de acidente de trânsito no Brasil é de atropelamento de pedestre. São, aproximadamente, 50 mil pessoas que morrem no trânsito anualmente. Mas, as estatísticas são

de 23 mil pessoas referentes apenas às pessoas que morrem no local do acidente. Simultaneamente, segundo este autor, o Boletim de Ocorrências não fornece informações precisas e, por isso, não refletem a realidade.

Portanto, Rozestraten (2004) afirma que o trânsito não é apenas assunto do CONTRAN, Departamento de Trânsito (DETRAN) ou Departamento Nacional de Estrada e Rodagem (DNER). Estes órgãos são responsáveis por fazer as leis de trânsito, mas todos nós participamos dele. Sendo assim, o trânsito é um bem social cuja vigência internacional de suas leis proporciona segurança a todos que dele participam.

2.5 Psicologia Social e o trânsito

De acordo com Lane (2009), a Psicologia é a ciência que estuda o comportamento, em especial, o do ser humano. Essa mesma autora conceitua comportamento como sendo qualquer ação consciente que reflita as experiências, conhecimentos, pensamentos e ações intencionais, assim como um plano não observável, como o inconsciente. Lane (2009, p. 8) declara que “a Psicologia se preocupa fundamentalmente com os comportamentos que individualizam o ser humano, porém, ao mesmo tempo, procura leis gerais que, a partir das características da espécie, dentro de determinadas condições ambientais, prevêm os comportamentos decorrentes”. Por isso, o enfoque da Psicologia Social é estudar o comportamento do ser humano e as influências sociais que recaem sobre ele. E isto acontece diariamente, no convívio familiar, na sociedade, no desenvolver das atividades, etc. Destarte, a Psicologia Social “estuda a relação essencial entre o indivíduo e a sociedade, esta entendida historicamente, desde como seus membros se organizam para garantir sua sobrevivência até seus costumes, valores e instituições necessários para a continuidade da sociedade” (LANE, 2009, p. 10).

A influência histórica-social se inicia com a linguagem. De acordo com Leontiev (*apud* LANE, 2009, p. 25), a linguagem é “aquilo através do que se generaliza a experiência da prática sócio-histórica da humanidade”. Esta é peculiar num determinado grupo social, numa cultura, capaz de determinar uma visão de mundo, um sistema de valores que resultarão em ações, sentimentos e emoções. Seja o medo, a tristeza ou a alegria, tais emoções decorrem da percepção do mundo que adquirimos através do significado das palavras (LANE, 2009). Em cada grupo social são encontradas normas e regras que definem e estipulam as relações e a conduta entre seus integrantes. Algumas são rígidas, outras flexíveis, mas caso estas regras sejam desobedecidas as pessoas que as praticaram serão penalizadas direta ou indiretamente.

Tais normas caracterizam os papéis sociais e determinam as relações sociais (LANE, 2009). Então, pode-se dizer que existe uma expectativa de comportamentos pré-definidos, intensificando-se quando a relação social for essencial para a manutenção do grupo e da sociedade, tornando as normas mais rígidas quando necessário.

Todavia, surge um questionamento sobre a individualidade do ser humano, uma vez que ele precisa executar a determinação social. Lane (2009) afirma que o indivíduo pode fazer o que quiser desde que as relações sociais sejam mantidas. Esta “liberdade” marca a personalidade que, de acordo com Lane (2009, p. 15) “é entendida como o conjunto de características bio-físico-sócio-psicológicas peculiares do indivíduo”. Já Andery *et al.* (1994, p. 17) classifica a personalidade como “categoria, decorrente do princípio de que o homem, ao agir, transformando o seu meio se transforma, criando características próprias que se tornam esperadas pelo seu grupo no desenvolver de suas atividades e de suas relações com outros indivíduos”. Desta forma, a liberdade manifesta-se na personalidade. Neste sentido, o viver em grupos gera conflitos que vai construindo o “eu” de cada um, num processo de interação com semelhanças e diferenças entre seus integrantes, sendo o confronto importante para desenvolver a individualidade, a consciência de si mesmo e a identidade social (LANE, 2009). A identidade social, de acordo com Lane (2009), é o conjunto de papéis que realizamos na sociedade. Quando estas ações são desempenhadas de forma correta, tornam-se a manutenção das relações sociais representadas no nível psicológico, baseadas nas expectativas e normas que todos os integrantes deste meio esperam que sejam cumpridas. Na verdade, a identidade é “consequência de ‘opções livres’ que fazemos no nosso conviver social, quando, de fato, são as condições sociais decorrentes da produção da vida material que determinam os papéis e a nossa identidade social” (LANE, 2009, p. 22).

Nesta perspectiva, observa-se que a história de vida de cada um é determinada pelas condições históricas do grupo social. Porém, a partir do momento em que se questionam os papéis que são desempenhados individualmente, os quais foram engendrados para garantir a manutenção das relações sociais, constata-se a relação de dominação e dominados. Para Lane (2009, p. 23, 24),

apenas quando formos capazes de, partindo de um questionamento deste tipo, encontrar as razões históricas da nossa sociedade e do nosso grupo social que explicam por que agimos hoje da forma como o fazemos é que estaremos desenvolvendo a consciência de nós mesmos. Deste modo, entendemos que a consciência de si poderá alterar a identidade social, na medida em que dentro dos grupos que nos definem, questionamos os papéis quanto à sua determinação e funções históricas — e, na medida em que os membros do grupo se identifiquem entre si quanto a esta determinação e constatem as relações de dominação que

reproduzem uns sobre os outros, é que o grupo poderá se tornar agente de mudanças sociais. 'A consciência individual do homem só pode existir nas condições em que existe a consciência social' (LEONTIEV *apud* LANE, 2009, p. 24).

Porém, este processo é difícil, pois os papéis já definidos e mantidos por instituições dominantes são “calados” em seus questionamentos, tudo em nome da “preservação social”. Lane (2009) afirma que a falta de questionamento pelos indivíduos que compõem uma determinada sociedade mantém as relações sociais já estabelecidas, tornando-se tal sociedade “presa” ao controle social dominante:

Quando o nosso pensamento não confronta as nossas ações e experiências com o nosso falar, quando apenas reproduzimos as representações sociais que nos foram transmitidas, e toda e qualquer inconsistência ou incoerência é atribuída a "exceções", a "aspectos circunstanciais", quando não a particularidades individuais, estaremos apenas reproduzindo as relações sociais necessárias para a manutenção das relações de produção da vida material em nossa sociedade. Porém, apenas quando confrontamos as nossas representações sociais com as nossas experiências e ações, e com as de outros do nosso grupo social, é que seremos capazes de perceber o que é ideológico em nossas representações e ações conseqüentes. Ou seja, pensar a realidade e os significados atribuídos a ela, questionando-os de forma a desenvolver ações diferenciadas, isto é, novas formas de agir, que por sua vez serão objeto de nosso pensar, é que nos permitirá desenvolver a consciência de nós mesmos, de nosso grupo social (LANE, 2009, p. 36).

A sociedade é composta por diversos grupos familiares, sendo este o primeiro grupo social em que o indivíduo é inserido. A família, assim como a escola, é fundamental no processo de socialização e determinantes das especificidades próprias das classes sociais. De acordo com LANE (2009), a família é essencial para garantir a sobrevivência do ser humano, e por isso, é universal e natural na reprodução de seus membros. Ela é fundamental para a formação da sociedade e objeto de controle para os dominantes. A família é a instituição familiar regida por leis e costumes que estipulam direitos e deveres de seus integrantes, reproduzindo as relações de poder da sociedade em que vivem. A família como socialização primária institui uma identificação emocional que, inicialmente, se constitui numa “visão única do mundo e de um sistema de valores que só irá ser confrontada no processo de socialização secundária, isto é, através da escolarização e profissionalização, principalmente na adolescência, época em que o jovem questiona os ‘outros significativos’ (LANE, 2009, p. 44).

A análise da família, da escola e das relações sociais permite constatar que a consciência de si, a consciência social e a consciência de classe estão inseridas num processo decorrente da atividade humana, que são o pensamento, a ação, teoria e prática fortalecendo-se na cooperação entre os homens na produção de suas vidas. A cooperação pode estar entre

peças reunidas num grupo para discutir seus problemas, e a partir desse ponto, seus integrantes passam a descobrir que existem aspectos comuns entre eles, e assim, o grupo poderá se organizar para encontrar as soluções necessárias para tais problemas. De acordo com LANE (2009, p. 69),

é através da participação comunitária que os indivíduos desenvolvem consciência de classe social e do seu papel de produtores de riquezas, que não usufruem, e, em consequência, podem, gradativamente, ir se organizando em grupos maiores e mais estruturados, visando uma ação transformadora da história de sua sociedade.

As experiências comunitárias resultam num processo de aprendizagem devido às influências sociais. As igualdades e as diferenças observadas nos confrontos com os outros permitem descobrir a igualdade de direitos e deveres, a responsabilidade, as decisões e as ações que fazem parte de um processo de reflexões sucessivas que acabarão na prática a ser desenvolvida.

Transformar as relações sociais apreendidas na família, na escola, não é fácil, pois elas se apresentam como espontâneas no cotidiano, e, quando menos se percebe, relações de dominação entre as pessoas estão ocorrendo. Se não houver uma reflexão conjunta, um pensamento crítico, e atividades que permitam o ‘treino’ destas novas relações, o grupo comunitário se separará, cada um cuidando de seus problemas individuais, esperando que Deus cuide de todos (LANE, 2009, p. 70).

Todavia, a estabilidade econômica vivenciada pelo Brasil nos últimos 10 anos e o acesso de milhares de brasileiros às universidades tem proporcionado a aquisição de bens de consumo à milhões de pessoas consideradas emergentes. Os conflitos existentes entre a classe dominante – que vê parte de seu poder e dinheiro serem repartidos entre as classes subalternas - que agora detém um conhecimento mais profundo sobre o sistema político, econômico e social – muitas vezes, é refletido no trânsito. De acordo com Rozestraten (1988) o trânsito é um problema social, uma vez que os interesses das pessoas que participam do trânsito são diferentes. Este autor declara que:

Há uma ambivalência ou contradição no seu julgamento da situação, dependendo da posição que ele está assumindo. É um certo egoísmo no sentido de querer sempre em todas as situações a garantia de todos os direitos e o mínimo possível de deveres a serem cumpridos. Essa atitude interfere no trânsito para que não se tenha uma consciência de que o trânsito é um jogo social, envolvendo motoristas e pedestres, conforme regras definidas. A maioria imagina que pode fazer na hora as regras conforme as suas conveniências porque ele é mais importante do que as regras (ROZESTRATEN, 1988).

O poder econômico possibilita a compra de bens e veículos que, anteriormente, eram presentes apenas nos sonhos. Porém, o crescimento econômico ocorrido recentemente foi

desproporcional à mudança de comportamento social. Não houve uma mudança de hábitos e atitudes coerentes com a responsabilidade de se ter um veículo. Segundo PANICHI e WAGNER (2006, p. 2), os altos índices de acidente de trânsito estão relacionados “à influência de um contexto complexo de variáveis individuais, comportamentais, sociocognitivas, ambientais e sociais”. As autoras supracitadas declararam que, após vários estudos realizados nos EUA, os motoristas mais propensos a se acidentarem possuem características socialmente desajustadas, com perfil de comportamento desviante (TILLMAN & HOBBS *apud* PANICHI e WAGNER, 2006). Além disso, (RANNEY *apud* PANICHI e WAGNER, 2006), afirma que a falta de mudança no comportamento do novo motorista é devido às limitações na capacidade de processar informações, ou seja, na capacidade de atender, perceber, tomar decisões e responder, o que poderá provocar acidentes. Concomitantemente, há uma super valorização das habilidades pessoais para manejar as diferentes circunstâncias, falta de experiência, imaturidade e comportamentos que condizem a uma maior aceitação de riscos.

De acordo com a Teoria da Conduta Problema (*Problem Behavior Theory*) de Jessor & Jessor (1987), que investiga as variáveis relacionadas a problemas de comportamento que levam ao risco no trânsito, percebeu-se que:

a condução de risco está associada a outros comportamentos, tais como o consumo de drogas legais e ilegais, conduta violenta, atos delinquentes e comportamentos sexuais de risco. Esse modelo entende que os comportamentos considerados ‘problemas’ se inter-relacionam através de um único fator subjacente, constituindo uma síndrome geral de comportamentos que colocam em risco a saúde pessoal do jovem, com suas causas relacionadas à influência de três sistemas: sistema de personalidade, sistema do ambiente percebido e sistema da conduta. As variáveis psicossociais constituem-se pelo sistema de personalidade e do ambiente percebido, incluindo a percepção dos estilos, práticas educativas parentais e a influência do grupo de iguais. O sistema da conduta inclui o comportamento, propriamente dito, e diz respeito à inserção em grupos com características pró-sociais ou desviantes. Ainda nesse modelo está presente um conjunto de variáveis que condizem com os antecedentes históricos incluindo os aspectos sócio-demográfico-culturais da família e da socialização do jovem, como os valores e ideologia familiar, clima familiar e a influência dos pais e meios de comunicação (PANICHI e WAGNER, 2006, p. 3).

Esse modelo expressa a influência do contexto de desenvolvimento bio-psico-social, principalmente, da família, do grupo de iguais e da cultura, enfatizando fatores de ordem comportamentais na explicação dos acidentes de trânsito (PANICHI e WAGNER, 2006). Prova disso, foi um estudo realizado em Campinas com 2.116 estudantes universitários com idade entre 18 e 25 anos, o qual revelou o perfil dos causadores dos acidentes de trânsito: sexo masculino, elevado nível sócio-econômico, consecutivas transgressões, como excesso de

velocidade, ultrapassagem de sinais de circulação, ingestão de bebida alcoólica, busca de sensações intensas (*sensation seeking*), agressividade, hostilidade, impulsividade, labilidade emocional, *locus* de controle, comportamento delinqüente e motivação anti-social (PANICHI E WAGNER, 2006).

Portanto, o comportamento de risco adotado pelas pessoas que provocam acidente de trânsito está relacionado com o fenômeno denominado de transmissão transgeracional de atitudes e comportamentos, adquirido pela criança durante toda a sua vida por meio da observação do comportamento dos pais. Ou seja, quando os pais são agressivos, o filho terá um comportamento transgressor. Simultaneamente, a falta de controle dos pais, atitudes brandas em relação à ingestão de álcool, permissividade e negligência à autoridade estão associados a altos níveis de risco na condução de automóveis. Por fim, as características de personalidade e a influência do grupo de iguais e as práticas educativas parentais ao longo do desenvolvimento do homem são variáveis fundamentais que contribuem para o aumento dos índices de acidente de trânsito (PANICHI e WAGNER, 2006).

3 Considerações finais

A atual sociedade globalizada em que o ser humano vive exige adaptações sociais necessárias para o convívio em comunidade. Por isso, a educação é um relevante instrumento para o desenvolvimento individualizado e social, para tornar os sujeitos, atores sociais do trânsito, conscientes de si, de seus comportamentos e suas consequências sociais e buscar mudanças. Freire (1979, p.7), explica a importância dessa consciência de si para a reflexão e ação em direção à mudança:

É preciso que seja capaz de, estando no mundo, saber-se nele. Saber que se a forma de estar no mundo condiciona a sua consciência deste estar, é capaz, sem dúvida, de ter consciência dessa consciência condicionada. Quer dizer é capaz de intencionar sua consciência para a própria forma de estar sendo, que condiciona sua consciência de estar.

No trânsito brasileiro, parece que a falta de consciência das pessoas, nos seus diferentes papéis: motoristas, pedestres, órgãos e entidades responsáveis pelo trânsito tem sido um aspecto relevante para não solução dos problemas na mobilidade humana. A hegemonia do segmento social sobrepondo-se sobre o outro e representado pelo automóvel fazem surgir os comportamentos de risco presentes no grupo de iguais e de amigos, cuja conduta é endossada pela omissão das autoridades competentes.

Então, urge a elaboração e implementação de programa de educação para o trânsito. Este deve começar na pré-escola e nas escolas de ensino fundamental, médio e superior. Na verdade, a educação para o trânsito é um compromisso social e político de todos os cidadãos, sendo o foco a educação ética-social, capaz de integrar o homem, o meio ambiente e a realidade social. Contudo, o Estado é o responsável pelas ações de políticas públicas no intuito de articular conhecimentos produzidos e comportamento humano através da construção de responsabilidades coletivas. Sendo assim, o propósito é tornar a educação para o trânsito algo inerente no cotidiano das pessoas, iniciando-se na escola, para que seu caráter seja formado com valores que reproduzam uma re-educação voltada para o respeito ao próximo e ao cumprimento da lei.

As políticas e ações devem objetivar a segurança, mobilidade e acessibilidade urbanas. Para isso, há necessidade de associação com o sistema de transportes e o planejamento urbano e ambiental. A política do uso e a ocupação do solo cria condições mais adequadas para o crescimento ordenado da cidade, facilitando o deslocamento da população na área urbana, favorecendo a descentralização e a redução da poluição no meio urbano,

facilitando o desenvolvimento das atividades econômicas, a sustentabilidade e a acessibilidade. Esta nada mais é do que a equiparação das oportunidades de acesso aos direitos universais e objetivos diários do cidadão, como estudo, trabalho, lazer, bem estar social, etc.

Portanto, as ações educativas são capazes de permear a prática e a formação ética do cidadão quando se incentiva o questionamento e a imposição de conceitos predeterminados pela classe dominante e o conseqüente ordenamento social. Além disso, a educação possibilita o processo de formação de consciência crítica e de valores que resultem na responsabilidade e interação com os demais de forma harmoniosa.

Objetiva-se que a escola seja capaz de preparar socialmente o indivíduo através de estratégias educacionais fomentando a mudança de comportamento humano e, juntamente com a psicologia estudar profundamente o comportamento que individualiza o ser humano dentro das condições ambientais que o cercam, no intuito de reduzir o número de acidentes de trânsito e diminuir os custos trazidos para os cofres públicos.

Em suma, a influência histórico-social exercida sobre o indivíduo determinará a relação essencial entre ele e a sociedade, sendo a Psicologia Social relevante para entender a organização de seus membros, costumes, valores e instituições para o exercício da cidadania, contribuindo significativamente para a redução dos riscos de acidentes. A Psicologia têm muito a contribuir tanto na compreensão do fenômeno do trânsito, dos diferentes comportamentos e papéis; como também na construção de propostas de intervenção nas relações entre os atores sociais no trânsito e na construção de práticas e técnicas de educação para o trânsito. Bock (1999) ressalta o papel da psicologia na transformação social, promovendo mudança das condições de vida da população brasileira. A autora (1999, p.327) esclarece que “assumir um compromisso social em nossa profissão é estar voltado para uma intervenção crítica e transformadora de nossas condições de vida (...) Termos práticas terapêuticas deve significar termos práticas capazes de alterar a realidade social (...) compreender a realidade que nos cerca e atuarmos nela para sua transformação no sentido das necessidades da comunidade social”.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALVES, Priscilla; RAIJA JR, Archimedes Azevedo. **Mobilidade e Acessibilidade Urbanas Sustentáveis: A Gestão da Mobilidade no Brasil**. Programa de Pós-graduação em Engenharia Urbana - PPGEU / Universidade Federal de São Carlos. 2011.

ANDERY, Alberto A.; Neto, Alfredo Naffah; CIAMPA, Antônio da C.; CARONE, Iray; LIBÂNEO, José C.; REIS, José R. T.; MIRANDA, Marília G. de. **Psicologia Social: o homem em movimento**. Editora brasiliense. 1994.

AYRES, Nicolau; FERRI, Lúcia Maria Gomes Corrêa. Considerações para a Educação no Trânsito. **Revista Científica da Universidade do Oeste Paulista – Unoeste**. 2004.

BARROS, A. J. da S.; LEHFELD, Neide Aparecida de Souza. **Fundamentos de Metodologia: um guia para a iniciação científica**. 2. ed. São Paulo: Makron Books, 2000.

BOCK, Ana Mercês Bahia. A Psicologia a caminho do novo século: identidade profissional e compromisso social. **Estudos de Psicologia**. São Paulo: PUC/São Paulo, 1999, 4 (2). 325-329

BRANDÃO, Carlos Rodrigues. **O que é Educação**. 2007.

CERVO, A. L.; BERVIAN; P. A. **Metodologia Científica**. 5. ed. São Paulo: Prentice Hall, 2002.

CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA. **Psicologia: ciência e profissão – 50 anos**. 2012.

CTB. Código de Trânsito Brasileiro. **Manual do motorista: a técnica de dirigir bem**. Belo Horizonte: Trânsito e Veículos Ltda. 1998.

FARIA, E. O.; BRAGA, M. G. C.; CAMPOS, G. H. B. **Revista Transportes**, vol 11, n. 2, dez. 2004. Disponível em:
<<http://www.transitocomvida.ufrj.br>>. Acesso em 22 ago. 2013.

_____. **Política e Educação**. Cortez Editora. 2001.

FREIRE, Paulo. **Educação e Mudança**. 12. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979.

GADOTTI, Moacir. **Educação e Poder – Introdução à Pedagogia do Conflito**. 16 ed. Rio de Janeiro: Cortez. 1995.

GIL, Antônio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. São Paulo: Atlas. 1991.

JESSOR, R.; e JESSOR, P. **Risky driving and adolescent problem-behavior**: An extension of problem-behavior theory. *Alcohol, Drugs, and Driving*, 3, 1-11. 1987 *apud* PANICHI, Renata Dotta; WAGNER, Adriana. **Comportamento de risco no trânsito**: revisando a literatura sobre as variáveis preditoras da condução perigosa na população juvenil. Rio Grande do Sul: Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul. *Revista Interamericana de Psicología/Interamerican Journal of Psychology*. 2006, Vol. 40, Num. 2 pp. 159-166.

JUNG, Carlos Fernando. **Metodologia para pesquisa e desenvolvimento**. Rio de Janeiro: Axcel Books, 2004.

LANE, Sílvia T. Mauer. **O que é Psicologia Social**. 22 ed. São Paulo: Brasiliense. 2009.

MARCONI, M de A. & LAKATOS, E. **Técnicas de pesquisa**. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2001.

MARTINS, João Pedro. **A educação de trânsito**: campanhas educativas nas escolas. Belo Horizonte: Autêntica. 2004.

MIRANDA, G. I. Mac Dowell, P. **Organização e Métodos**. 5. ed. São Paulo: Atlas, 1980.

MORETZSOHN, Ricardo Figueiredo; MACEDO, Gislene Maia. **Psicologia e Trânsito**: compromisso social com a mobilidade urbana. 2005. Disponível em: <http://www.pol.org.br/publicacoes/materia.cfm?Id=91&Materia=471>. Acesso em 5 de Nov. 2013.

PINHEIRO, Ana Lúcia da Fonseca Bragança; PILEGGI, Gisele Castro Fontanella; GAUBER, Ivanise; FORTES, Rita Moura. **Educação para o trânsito e responsabilidade social**. COBENGE. Universidade de Passo Fundo. 2006.

QUEIROZ, Marcos S.; OLIVEIRA, Patrícia C. P. Acidentes de trânsito: uma análise a partir da perspectiva das vítimas em Campinas. Universidade de Campinas (UNICAMP). **Psicologia & Sociedade**; 15 (2): 101-123; jul./dez.2003

ROZESTRATEN, Reinier J. A. A Psicologia Social e o Trânsito, **Revista Psicologia, Ciência e Profissão**, pág. 22 e 23. 2004. Disponível em: <http://www.revista.psicoonline.org.br> > Acesso em 24 jul. 2013.

_____. **Psicologia do trânsito**: conceitos e processos básicos. São Paulo: EDUSP, 1988.

RUIZ, J. A. **Metodologia Científica: Guia para eficiência nos estudos**. São Paulo: Atlas. 1991.

SANTOS, Fernanda Guimarães. **A importância de se educar para o trânsito**. Divinópolis: Universidade do Estado de Minas Gerais. 2011.

SCHAVION, Ricardo. **Trânsito e mobilidade urbana:** psicologia, educação e cidadania. Porto Alegre: Conselho Regional de Psicologia do Rio Grande do Sul. 2010.

SIMONI, Viviane. **Educação e Trânsito:** uma mistura que dá certo. Disponível em: <http://www.revista.psicoonline.org.br>> Acesso em 13 de set. 2013.

VASCONCELOS, Eduardo A. **O que é trânsito?** São Paulo: ed. Brasiliense, 2 ed., 1992.